



**Im Auftrag**  
des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV)  
Freie und Hansestadt Bremen

# Wesersprung Mitte - Große Weserbrücke

Realisierungswettbewerb für Ingenieure  
und Landschaftsarchitekten

Auslobung



Die Senatorin für Klimaschutz,  
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung  
und Wohnungsbau



**BPW** Stadtplanung

**Im Auftrag**

Amt für Straßen und Verkehr  
Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen

in Kooperation mit der Senatorin für Klima-  
schutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und  
Wohnungsbau (SKUMS) der Freien Hansestadt  
Bremen

**Text, Redaktion und Layout**

**BPW Stadtplanung**

Partnerschaftsgesellschaft mbB  
Ostertorsteinweg 70 - 71  
28203 Bremen  
0421.51 70 16 40  
office@bpw-stadtplanung.de  
www.bpw-stadtplanung.de

**Stand**

12.12.2022

**Druck**

Bomhoff GmbH, haus der dokumente, Bremen

**Abbildung Titelseite:**

Visualisierung des Wesersprungs Mitte aus:  
Machbarkeitsstudie „Kleine Weserbrücke“  
von pb+ Ingenieurgruppe, BPR und RK-PLAN

<b>1</b>	<b>Anlass und Ziel des Wettbewerbs</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>6</b>
2.1	Verkehrsstrategische Einbettung	13
2.2	Denkmalpflegerische Bezüge	15
2.3	Beschreibung des Naturraums	15
2.4	Leitungen im Planungsbereich	16
2.5	Geotechnische Beurteilung/ Baugrunduntersuchung	16
<b>3</b>	<b>Vorgaben des Wettbewerbs</b>	<b>18</b>
3.1	Abgrenzung und Lage des Plangebietes	18
3.2	Die Brückenanschlusspunkte	18
3.3	Grundsätzliche technische und wasserrechtliche Vorgaben	18
3.4	Umgang mit den Leitungen im Plangebiet	22
3.5	Konstruktionsprinzip und Gründung	24
3.6	Verkehrstechnische Vorgaben des Brückenbauwerks	24
3.7	Verkehrstechnische Vorgaben der anknüpfenden Wege	25
3.8	Baustelleneinrichtung	26
3.9	Natur- und Artenschutz	28
3.10	Gestaltungsanforderungen an das Brückenbauwerk	28
3.11	Freiraumplanerische Vorgaben	29
3.12	Kunst am Bau	31
3.13	Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Wartung	31
<b>4</b>	<b>Teil A Verfahrensteil</b>	<b>32</b>
4.1	Art des Verfahrens	32
4.2	Abgabeleistungen	33
4.3	Digitale Daten und Benutzung des 3-D Modells	34
4.4	Anonymität	34
4.5	Formalleistung	34
4.6	Bewertungskriterien	35
4.7	Preissumme und Urheberrecht	35
4.8	Art und Umfang der ausgeschriebenen Leistung	36
4.9	Rechtsmittelbelehrung und zuständige Vergabekammer	37
4.10	Verfahrensbeteiligte	38
<b>5</b>	<b>Ablauf des Verfahrens</b>	<b>40</b>
	Anlagen	42
	Terminübersicht	43



## 1 Anlass und Ziel des Wettbewerbs

Mit einem Radverkehrsanteil von 25% werden in Bremen bereits heute vergleichsweise viele Wege regelmäßig mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dies geschieht mit einer hohen Toleranz gegenüber der Witterung im Jahresverlauf und der Länge der Strecke. Der Radverkehr trägt damit auch zur gleichberechtigten Teilhabe am gesellschaftlichen Leben in Bremen bei.

Die im Rahmen des Innenstadtkonzepts Bremen 2025 als Bestandteil des Projektes Wallrings geplante Große Weserbrücke spielt gerade für die Erreichbarkeit der Innenstadt des Oberzentrums Bremen mit dem Fahrrad eine bedeutende Rolle.

Die Radverkehrsförderung wird in Bremen als zentraler Bestandteil der ökologischen Verkehrswende zur Bewältigung des Klimawandels verstanden.

Ein zentrales Ziel der innerstädtischen Verbesserung der Radwegeinfrastruktur ist der Schluss des Innenstadtrings entlang des Verlaufs der ehemaligen Verteidigungsanlagen (Contrescarpe und Neustadt Contrescarpe), welcher heute von der Neustadt über die Stephanibrücke und die Wallanlagen reicht, dort aber nicht den erneuten Sprung über die Weser zum Stadtwerder und weiter zum Neustädter Buntentorsdeich schafft.

Mit dem geplanten Ringschluss der Wallanlagen wird eine attraktive Rad- und Fußgängeroute ausgebildet, welche die innerstädtischen Wegenetze ergänzt und die dringend erforderliche Entlastung für die stark frequentierte Wilhelm-Kaisen-Brücke realisiert.

Die neue Große Weserbrücke wird – auch in ihrer Verknüpfung mit der ebenfalls geplanten Kleinen Weserbrücke – somit Teil der denkmalgeschützten Wallanlagen und ist als ein bedeutendes und stadtraumprägendes Infrastrukturelement der Verkehrswende entsprechend sensibel aus dem Kontext zu entwickeln und in hochwertiger gestalterischer Prägnanz und funktionaler Qualität umzusetzen.

Deshalb wird ein Realisierungswettbewerb für die Große Weserbrücke ausgeschrieben, welcher die Identifikation des besten Entwurfskonzeptes für das Brückenbauwerk und seine freiraumplanerische Einbettung in den Stadtraum und das Wegesystem zum Ziel hat.

01 / Simulation des neuen Brückenschlags in Blickrichtung stromabwärts; Quelle: „Machbarkeitsstudie Kleine Weserbrücke“ BPR u.a. 2019, mit Nachbearbeitung durch BPW Stadtplanung

02 / Lage im Stadtraum  
(Quelle: openstreetmaps.org)

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.0.1 Stadträumliche Einbettung

Das Brückenbauwerk der „Großen Weserbrücke“ wird zusammen mit der „Kleinen Weserbrücke“ die Stadtteile Mitte und Neustadt miteinander verbinden. Dabei bildet der große grüne und nur zum Teil bebaute „Stadtwerder“, eine ca. sechs Kilometer lange Flussinsel zwischen dem westlichen und dem östlichen Weserufer, den westlichen Anschlusspunkt der Großen Weserbrücke. Die Kleine Weserbrücke verbindet wiederum den Stadtwerder mit der Neustadt über die „Kleine Weser“.

#### Rechte (östliche) Weserseite

Den östlichen Anschlusspunkt bildet der Schnittpunkt der „Wallanlagen“ mit dem „Osterdeich“ am östlichen Rand der historischen Altstadt von Bremen entlang des Straßenverlaufs „Tiefer“.

Die Wallanlagen kennzeichnen den Verlauf der spätmittelalterlichen und barocken Stadtbefestigung Bremens auf der rechten und der linken Weserseite.

Die Wallanlagen umschließen als parkähnlich gestaltete Grünstruktur auch heute noch den historischen Siedlungskern von Bremen und sind ein wertvoller und intensiv genutzter grüner Erholungsraum innerhalb des dichten städtebaulichen Gefüges der Kernstadt. Die Wallanlagen übernehmen eine zentrale Funktion für die Vernetzung der innerstädtischen Fuß- und Radwegeverbindungen, sind von erheblicher mikroklimatischer Bedeutung und wichtig für die Niederschlagsretention und -versickerung.

Die Transformation der Festungsbauwerke zum „Grünen Ring“ erfolgte bereits Anfang des 19. Jahrhunderts. Seit 1976 stehen die Wallanlagen unter Denkmalschutz. Die östlichen Wallanlagen enden im Süden am Osterdeich, wobei sie im Bereich der Kunsthalle Bremen noch einmal eine besondere Aufwertung als Park erfahren. Westlich dieses bedeutsamen Ausstellungshauses schließt zunächst eine größere Teichanlage an. Den finalen Abschluss der Wallanlage vor dem stark befahrenen Straßenverlauf Osterdeich/ Tiefer bildet das topographisch herausgehobene „Ehrenmal Altmannshöhe“ als Gedenkstätte.

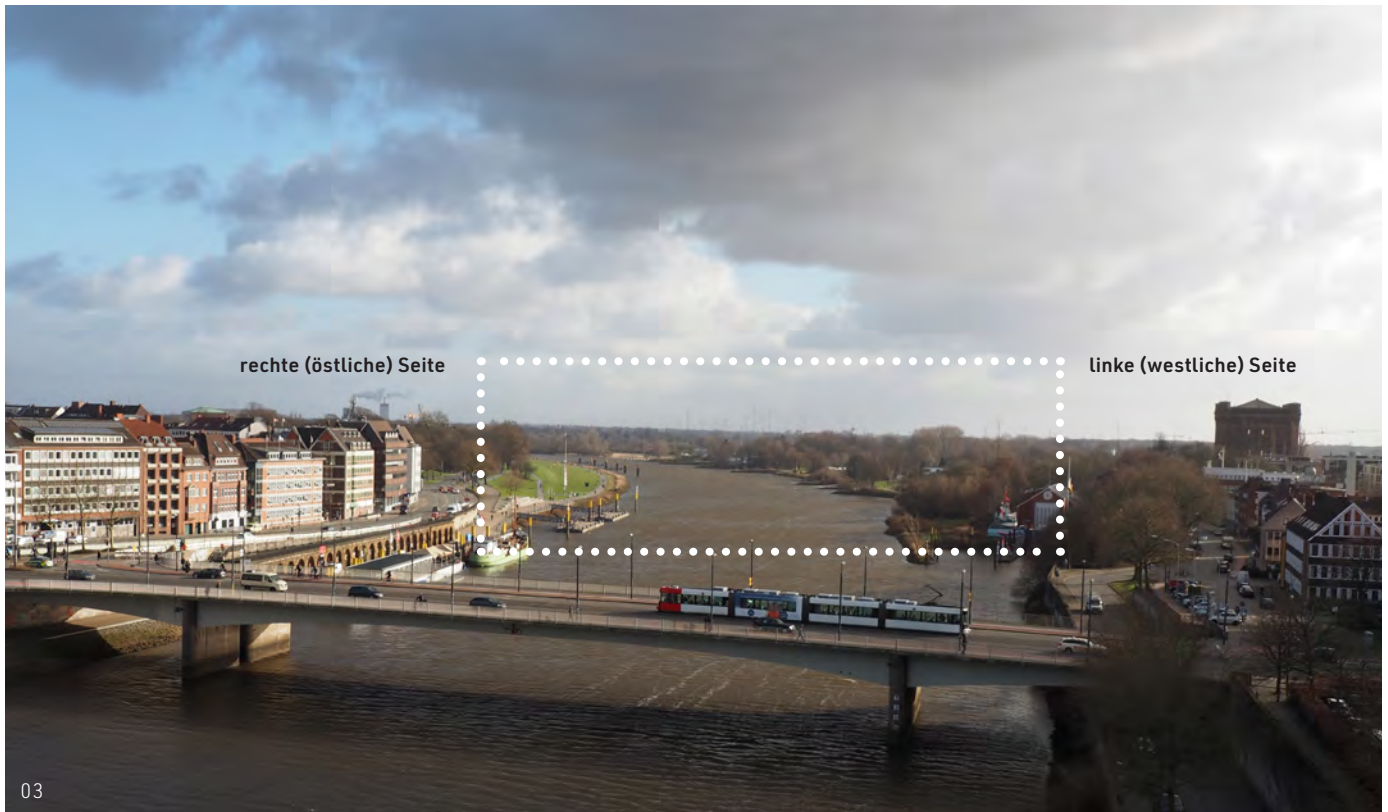
Mit dem Osterdeich wird sowohl die weserbegleitende Haupteerschließungsstraße auf der östlichen Weserseite als auch die Grünanlage entlang des Weserufer als Teil des Deiches bezeichnet. Sie führt als Promenade von ca. 3 km Länge von der Altstadt über das „Weserstadion“ bis zur Pauliner Marsch nach Süden. Insbesondere der nördliche Abschnitt zwischen Weserstadion und Tiefer wird ganzjährig intensiv als Naherholungsraum genutzt. In den Sommermonaten bestimmen vielfältige Freizeitnutzungen das Bild. Alljährlicher Höhepunkt ist dabei die „Breminale“ als mehrtägiges Musikfest auf den Wiesen am Deichverlauf.

#### Der Stadtwerder

Der Stadtwerder wird begrenzt durch die Weser im Osten und die „Kleine Weser“ bzw. den „Werdersee“ im Westen. Die langgestreckte und in frühen Jahrhunderten immer wieder großflächig überflutete Flussinsel wurde lange als Viehweide genutzt, bevor die schrittweise Flächeninanspruchnahme für zunächst vornehmlich gewerblich genutzt war und später auch für Wohnzwecke immer bestimmender wurde.

03 / Blick flussaufwärts

04 / Bremen im Jahr 1757 von Johann Daniel Heinbach (Osten ist oben); Quelle: ungeschütztes Gemeingut









05 / Blick auf den Osterdeich und Osterdeichwiesen

06 / Blick auf den Stadtwerder mit der „umgedrehten Kommode“

07 / Osterdeichwiese mit Fahnenmast

08 / Blick auf die Wallanlagen, zukünftige Premiumroute

09 / Kreuzungssituation Tiefer

10 / Eingang zum „Kunsttunnel“

11 / Anschlusssituation des Brückenbauwerks am Osterdeich

12 / Uferweg mit Blick auf die Deichkrone





13 / Werderstraße auf Höhe FH in Richtung Norden

14 / Blick aus dem Stadtwerderpark auf den zukünftigen Brückenanschlusspunkt

15 / Zuweg zum Uferweg

16 / Uferweg entlang der Weser

17 / Neubau am Stadtwerder mit Stadtwerderpark und Wegeführung zur zukünftigen Kleinen Weserbrücke.



Dabei wurde der „Teerhof“ zwischen der heutigen „Wilhelm-Kaisen-Brücke“ und der „Bürgermeister-Smidt-Brücke“ schon immer am intensivsten baulich genutzt. Südlich der „Wilhelm-Kaisen-Brücke“ schließt ein Wohnquartier an, welches zuletzt in südliche Richtung auf dem Areal der ehemaligen Wasserwerke erweitert wurde.

Stadträumlich prägend ist in diesem Bereich der denkmalgeschützte Wasserturm aus dem Jahr 1873, volkstümlich „umgedrehte Kommode“ genannt.

Der Mittelteil des Stadtwerders ist durch Erholungs- und Freizeitnutzungen geprägt. Neben ausgedehnten Kleingartenanlagen und einigen Rudervereinen gibt es hier zwei alteingesessene Ausflugslokale, Bademöglichkeiten, großflächige Sportanlagen sowie eine weitläufige Parkanlage am Werdersee.

Der Stadtwerder gehört im nördlichen Teil zum Bremer Stadtteil „Neustadt“, im Süden zum Stadtteil „Obervieland“, an den die Halbinsel auch direkt angebunden ist.

Auf Höhe des Wettbewerbsgebietes befindet sich mit dem „Stadtwerderpark“ eine quer über die Insel verlaufende öffentliche Grünfläche, welche das Areal einer Fachhochschule im Norden von einem jüngeren Baugebiet, südlich des kleinen Quartierparks, trennt. Im Stadtwerderpark sind verschiedene Kinderspielflächen verortet, die auf Kosten der Anlieger des südlichen Wohnquartiers errichtet wurden.



18 / Stadtwerderpark;  
Quelle: Openstreetmap.org

### **Neustadt**

Der Bremer Stadtteil Neustadt liegt westlich, also „links der Weser“. Bereits im 30-jährigen Krieg in die Stadtbefestigung integriert, vollzog sich die Besiedlung bis in das 18. Jahrhundert hinein eher schleppend. Nach Abtragen der Befestigungsanlagen folgte eine zügige homogene Bebauung der Neustadt ab Mitte des 19. Jahrhunderts im Rahmen der Industrialisierung. Es entstanden schnell wachsende Betriebe zur Herstellung von Produktions- und Konsumgütern, wovon noch heute die Produktionsstätte der Becks Brauerei zwischen der Bürgermeister-Smidt-Brücke und der „Stephanibrücke“ zeugt. Im Westen der Neustadt bildet der Bremer Flughafen und die „Airport-Stadt“ einen weiteren gewerblichen Schwerpunkt. Ebenfalls bedeutsam ist das zentral gelegene Gelände der Hochschule Bremen.

Ansonsten ist das Siedlungsgefüge oft durch eine kleinräumige Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen entlang der Haupterschließungsachsen geprägt, zwischen denen sehr charakteristische und beliebte Wohngebiete liegen. Diese sind überwiegend durch das „Bremer Haus“, einem schmalen Reihenhäuser mit Hochparterre, geprägt. Die Quartiere sind vergleichsweise hoch verdichtet und weisen auch überdurchschnittliche hohe Einwohnerdichten auf.

Ein vielfältiges Angebot aus den Bereichen Gastronomie, Dienstleistungen und Einzelhandel spiegelt die Attraktivität der Neustadt für viele soziale und ethnische Gruppen wider.

Das Angebot an wohnungsnahen Grünflächen bildet sich auch in der zentralen Neustadt vor allem auf den Flächen der ehemaligen Befestigungsanlagen ab, wobei jedoch hier – entgegen der Situation rechts der Weser – der vorgelagerte Wassergraben fast vollständig verfüllt wurde. Das letzte verbliebene Relikt dieser Struktur ist die sogenannte „Piepe“ am südlichen Ende der Neustadtwallanlagen.

Die Planungen der Senatorin für Klimaschutz Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau sehen im Innenstadtkonzept Bremen 2025 eine bessere Vernetzung der Stadtteile untereinander vor. Damit ist auch eine bessere Anbindung des Stadtwerders an die umliegenden Stadtteile wie auch ein Ringschluss der Wallanlagen geplant.

## 2.1 Verkehrsstrategische Einbettung

Spätestens seit dem Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg war die verkehrsfunktionale Prägung entlang der Wallanlagen auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet. Auf der rechten Weserseite entwickelte sich entlang der zweispurigen Hauptverkehrsstraße „Am Wall“ ein Besatz aus spezialisierten Einzelhandelsgeschäften und Büronutzungen. Auf der neustädtischen Seite ist das Bild vielfältiger. Allerdings zergliedern hier Verkehrsflächen den Verlauf der Grünstruktur und mindern ihre stadträumliche Prägnanz und Qualität sowie ihre Nutzungsattraktivität.

### Wesersprung Mitte

Heute bündeln fünf Weserbrücken alle innerstädtischen und überörtlichen Verkehre im Bremer Stadtgebiet.

Die Radverkehrsförderung wird in Bremen als zentraler Bestandteil der Mobilitätswende zur Bewältigung des Klimawandels verstanden. Mit der aktuellen Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird ein verbindliches Stufenkonzept für eine autofreie Innenstadt entwickelt, das gerade im Innenstadtbereich umfassende Maßnahmen zur Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Stärkung umweltfreundlicher Mobilität identifiziert.

Zur besseren Verbindung der Stadtteile links und rechts der Weser zu Fuß und per Rad sind neue Brücken über die Weser erforderlich. Aktuell werden daher Planungen in drei Korridoren (Wesersprünge West, Mitte und Ost) mit insgesamt fünf zusätzlichen Brückenbauwerken zur Umsetzung eines Netzes von Radpremiumrouten vorgesehen.

Im Bereich der Innenstadt soll eine Verbindung zwischen Osterdeich und Neustadt hergestellt werden. Dafür sind zwei Brücken erforderlich, wobei die „Große Weserbrücke“ Gegenstand dieses Verfahrens ist. Sie führt über die Weser und verknüpft den „Stadtwerder“ (Weserinsel) mit der Altstadt. Mit der Großen und der Kleinen Weserbrücke wird als „Wesersprung Mitte“ ein Ringschluss der Fahrradroute „Wallring“ geschaffen, die eine Umfahrung der Innenstadt ermöglicht und damit bestehende Konflikte sowohl auf der Wil-



helm-Kaisen-Brücke als auch innerhalb der Altstadt entzerrt. (Quelle: ASV aus Vorhabenbeschreibung zum Förderantrag Große Weserbrücke.)

### **Radpremiumroute**

Die Fahrrad-Premiumrouten sollen ein neues Netzelement innerhalb des Bremer Radverkehrsnetzes darstellen. Sie entsprechen Radvorrangrouten bzw. orientieren sich nach Möglichkeit an den Standards von Radschnellverbindungen. Die Zielsetzung ist es, einen Qualitätsstandard zu gewährleisten, welcher ein komfortables, zügiges und sicheres Befahren durch den Radverkehr, insbesondere für längere Entfernungen, ermöglicht. Dadurch soll eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den Radverkehr gefördert werden. Um die angestrebte Verlagerung zu bewirken, müssen die Premiumrouten bestimmte Qualitätsmerkmale in der Linienführung und der Querschnittsgestaltung aufweisen.

Im Regelfall sollen die Strecken mit Geschwindigkeiten von bis zu 25 km/h sicher befahrbar sein. Die Streckenführung soll übersichtlich gestaltet sein. Engstellen sowie Hindernisse sind zu vermeiden. Das Regelmaß für die Breite von Zweirichtungsradwegen im Zuge von Premiumrouten ist 4 m, Einrichtungsradwege sollen 2,5 m breit sein, mindestens aber 2 m.

Als Bestandteil der geplanten „Fahrradroute Wallring Bremen City“ ist davon auszugehen, dass bereits kurzfristig nach Errichtung ca. 7.000 bis 8.000 Radfahrende pro Tag den Wesersprung Mitte nutzen werden.

### **Neubau Kleine Weserbrücke**

Die Kleine Weserbrücke ist zusammen mit der Großen Weserbrücke Bestandteil des „Wesersprungs Mitte“ und verbindet den Ortsteil Buntentor auf Höhe der „Piepe“ mit dem Stadtwerder.

Zwischen diesen beiden geplanten Brückenbauwerken liegt die öffentliche Grünanlage des Stadtwerderparks, durch den eine Verbindung für den Fuß- und Radverkehr in getrennter Wegeführung vorgesehen wird. Eine abgestimmte Vorplanung hierzu existiert zurzeit noch nicht, wohl aber ist eine auf die jeweiligen Brückenköpfe orientierte Wegeführung und Freiraumgestaltung erforderlich und konzipiert. Der aktuelle Stand dieser Planungen wird im Rahmen des Kolloquiums vorgestellt werden.

Die planerische Vorbereitung der Weiterentwicklung des Stadtwerderparks obliegt dem Umweltbetrieb Bremen und ist nicht Gegenstand dieser wettbewerblichen Auseinandersetzung. Gleichwohl ist im Rahmen der freiraumplanerischen Einbettung des Brückenkopfes die Integration in das Wegesystem entsprechend mit zu betrachten. Die Anbindung an den Knotenpunkt der Großen Weserbrücke soll im Ergebnis des Wettbewerbs durch eine entsprechende planerische Konkretisierung der Wegeführung im nachgeschalteten Verfahren erfolgen.

Die Kleine Weserbrücke verbindet den Ortsteil „Buntentor“ mit dem Stadtwerder als Teil des Ortsteils „Alte Neustadt“. Sie wird als Bogenbrücke aus Stahl mit nur einem Bogen ausgeführt. Im Grundriss verläuft die Brücke geschwungen, um den Verlauf der alten Wallanlagen aufzugreifen.

Detaillierte Informationen zum aktuellen Planungsstand und den erforderlichen Baustelleneinrichtungsflächen der Kleinen Weserbrücke sind der Anlage 5 zu entnehmen.

## 2.2 Denkmalpflegerische Bezüge

Die Bremer Wallanlagen sind ein bedeutendes und gut erhaltenes Beispiel der Umwandlung einer ehemaligen Bastionärbefestigung in einen Landschaftspark nach englischem Muster im frühen 19. Jahrhundert.

Nach 1813 wurde die Fläche der ehemaligen Stadtbefestigungen umgestaltet. Die Contrescarpe-Zacken wurden abgerundet und es entstand ein weich modellierter Wallgraben mit beidseitig uferbegleitenden Randwegen.

Nach schweren Kriegsschäden gelang die Wiederherstellung der Wallanlagen. Allerdings erfolgten bereits vorher und in der Folgezeit erhebliche Flächen- und Nutzungseinschränkungen durch den Ausbau verschiedener Verkehrsstrassen. Ab Mitte der 1990er-Jahre kam es zu einer partiellen Korrektur von Fehlentwicklungen der Nachkriegszeit gemäß den Empfehlungen eines Parkpflegewerks. Konkrete denkmalpflegerische Vorgaben für das Bauwerk der Großen Weserbrücke bestehen nicht. Allerdings resultiert aus dem national bedeutsamen Park- und Gartendenkmal ein besonderer Anspruch hinsichtlich der Einbettung des Bauwerks im Fluss- und Stadtraum der Innenstadt. Die Große Weserbrücke soll sich sensibel und angemessen gestaltet in diesen für die Identität von Bremen prägenden Kontext einfügen.

## 2.3 Beschreibung des Naturraums

Die vorläufigen Ergebnisse einer naturschutzfachlichen Untersuchung haben ergeben, dass am Stadtwerder ein nach § 30 BNatSchG geschütztes Biotop (Tide-Weiden-Auengebüsch) der Wertigkeitsstufe 4 vorhanden ist, welches von den erforderlichen Baumaßnahmen mit hoher Wahrscheinlichkeit betroffen sein wird und entsprechend auszugleichen ist.

Weiterhin bestimmen eine Reihe, teilweise großkroniger Laubbäume den Landschaftsraum der Uferkante des Stadtwerders. Der Verlust dieser Grünstrukturen ist, auch im Abgleich mit den erforderlichen baustellenlogistischen Anforderungen, auf das erforderliche Minimum zu begrenzen.

Erkenntnisse zu besonderen artenschutzrechtlichen Belangen liegen nicht vor. Die Grünstrukturen rechts der Weser weisen auf Höhe des Baufensters keine besondere Wertigkeit auf.

Der Flusslauf ist auch im Innenstadtbereich als Teil des Landschafts- und Naturraums Weser zu verstehen. Entsprechende Vorgaben für den Vogel- und Insektenschutz sind im Kapitel 3 erläutert.

## 2.4 Leitungen im Planungsbereich

### Rechts der Weser:

Im unmittelbaren Planungsbereich der Brücke kreuzt ein Düker die Weser. Es handelt sich dabei um ein großdimensioniertes Trinkwassertransportsystem DN 600/800, welches in einem Schutzrohr DN 1000 verlegt wurde. Im Kreuzungsbereich am Osterdeich verläuft die Leitung im Deichvorland entlang des unteren Uferweges und zweigt noch vor dem Flaggenmastdenkmal rechtwinklig in Richtung Wallanlage ab.

In der Deichkrone befindet sich eine Gashochdruckleitung DN 400 St PN 16 sowie ein öl-isoliertes 110kV-Höchstspannungskabel „Pfalz“ mit einem begleitenden 1kV-Versorgungskabel nebst einiger parallel begleitender Fernsteuer- und Meldekabel in den Nebenanlagen des Osterdeichs mit parallelem Verlauf zur Fahrbahn. Die Leitungsverläufe gemäß den bereitgestellten Angaben der Netzbetreiber sind in der Plangrundlage (Anlage 1) eingetragen.

Des Weiteren befindet sich im oberen Bereich der zu den Schiffsanlegeplätzen führenden Straßenrampe eine zu erhaltende Trafo-Kompaktstation.

### Links der Weser:

Am linken Weserufer, im Bereich der Ausbuchtung der Weser, erreicht der genannte Düker das westliche Weserufer. Von dort aus verläuft er leicht schräg zur Werderstraße und dann in der nördlichen Nebenanlage der Werderstraße parallel zur Fahrbahn. Dort befinden sich eine weitere Wasserleitung DN 400 PE, eine Gasniederdruckleitung DN 200 St, ein 1-kV-Stromkabel sowie einige Fernsteuer- und Meldekabel.

Die Leitungsverläufe sind in der Plangrundlage enthalten.

## 2.5 Geotechnische Beurteilung/ Baugrunduntersuchung

Die Ergebnisse der Baugrunderkundung und -untersuchung sowie eine Baugrundbeurteilung mit der Angabe genereller Gründungsmöglichkeiten und einer vorläufigen Gründungsempfehlung sind dem Untersuchungsbericht vom 18.03.2022 (Anlage 10) zu entnehmen.

Als Teil der Wettbewerbsleistung ist das gewählte Gründungsprinzip darzustellen und zu begründen.





20 / Leitungsverlauf Trinkwasserleitung links der Weser; Quelle: Wesernetz

21 / Leitungsverlauf Trinkwasserleitung rechts der Weser; Quelle: Wesernetz

### 3 Vorgaben des Wettbewerbs

#### BEGLEITINFORMATION

Die Nutzung des ca. 100 m stromaufwärts gelegenen „Kunsttunnels“ zur Querung des Straßenverkehrs am Osterdeich wurde vorab geprüft und musste aufgrund dessen Höhenlage unterhalb des Hochwasserniveaus und dem zu geringen Lichtraumprofil als mögliche Wegführung der Radpremiumroute ausgeschlossen werden. Diese ist somit auch im Wettbewerb nicht weiter in Erwägung zu ziehen.

### 3.1 Abgrenzung und Lage des Plangebietes

Das Plangebiet erstreckt sich von der Werderstraße im Westen über die Weser bis zum bestehenden Radweg auf der Deichkrone des Osterdeichs im Osten. Die Breite des Plangebietes orientiert sich am potenziellen Suchraum für die Brückenkonstruktion sowie an den zu erwartenden freiraumplanerischen Erfordernissen einer Wiederherstellung und Qualifizierung durch Baustelleneinrichtungsflächen etc. an den beiden Böschungsseiten.

Auf der linken Weserseite grenzt das Plangebiet im Norden an das Grundstück der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“. Auf der Uferböschung des Stadtwerders trifft der Brückenanschlusspunkt auf einen Uferweg in Richtung Süden, der hauptsächlich als Fußweg fungiert.

Im Bereich des östlichen Brückenanschlusspunktes sind die bestehende Landfeste, ein Schwimmponton nebst einem Doppeldalben und eine Dükerleitung zu beachten.

### 3.2 Die Brückenanschlusspunkte

#### Osterdeichseite

Anbindungspunkt etwa beim Kreuzungspunkt Osterdeich/ Straßenrampe Richtung Weserufer/ diagonal verlaufender Deichweg. Den Erfordernissen entsprechend und unter Berücksichtigung der Randparameter, die in Verbindung mit den vorhandenen Leitungen stehen, kann der Anbindungspunkt noch um einige Meter verschoben werden.

#### Stadtwerderseite

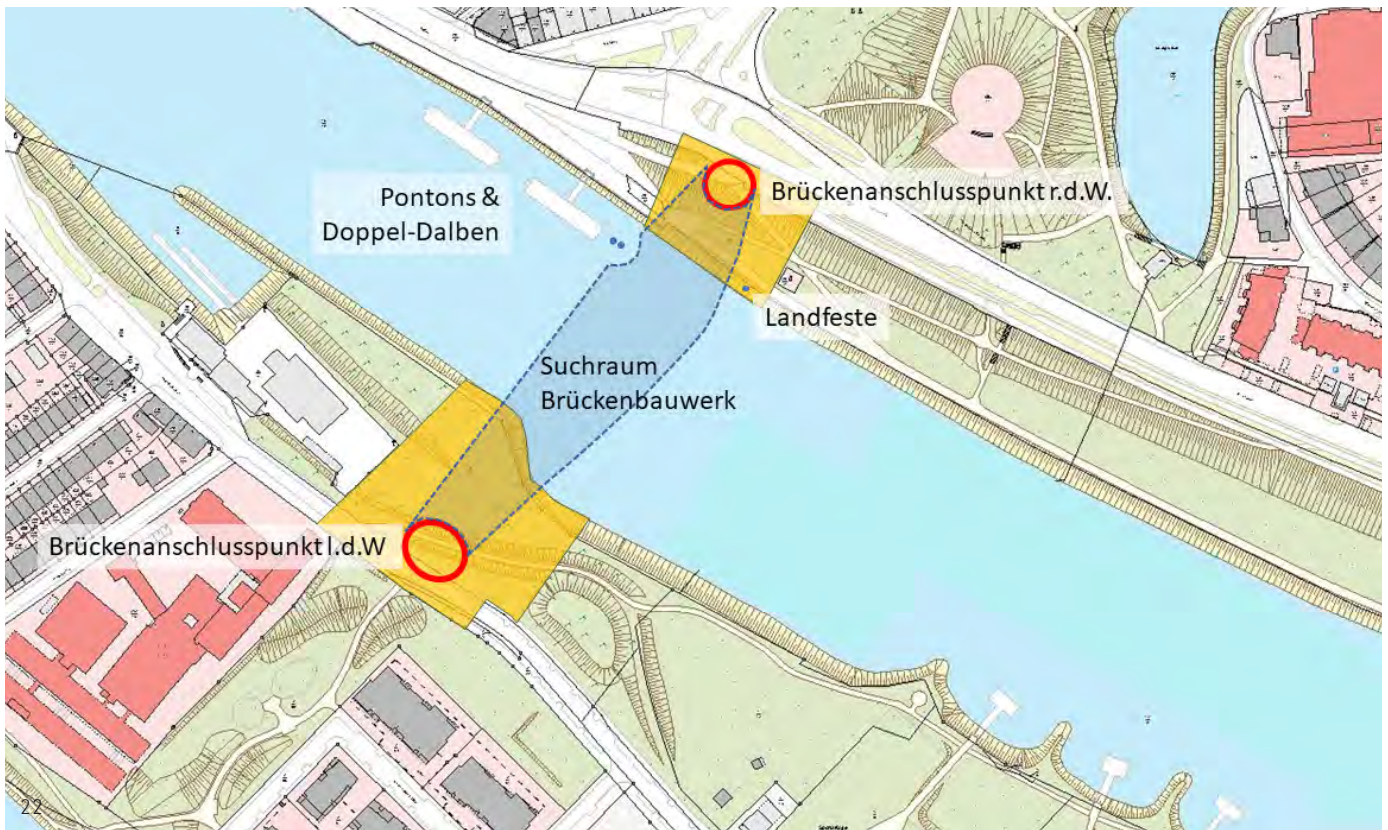
Die Brücke trifft hier zwischen dem Gebäude der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und dem Schieberkreuz der Düker-Leitung auf die Verlängerung des Stadtwarderparks, Es ist anzustreben, die Brückenanbindung an der Werderstraße etwa in der Achse des Stadtwarderparks vorzunehmen. Der Verlauf des nicht dem Wettbewerb zugehörigen Geh- und Radwegs zwischen der Kleinen Weserbrücke und der Werderstraße steht aktuell noch nicht endgültig fest. Dieser wird später genau an das geplante Brückende geführt.

### 3.3 Grundsätzliche technische und wasserrechtliche Vorgaben

#### Pfeilerstandorte

Sofern neben den Brückenwiderlagern auch Brückenpfeiler, -pylone und dergleichen vorgesehen sind, so dürfen sich diese nicht im Querschnitt der Weser befinden.

Lediglich innerhalb der Ausbuchtung auf der Seite des Stadtwerders dürfen derartige Bauteile geplant werden. Als Begrenzungslinie hierfür gilt die Verlängerung der Böschungslinie entlang der DGzRS. Die anzunehmende Böschungslinie liegt auf der Höhe des MThw, + 2,57 m NHN.



22 / Skizze der Anschlusspunkte

23 / Skizze Planungsrestriktionen  
(Erläuterung im Kolloquium)



Auf der Seite des Osterdeiches dürfen Pfeiler lediglich in der Ufersteinböschung vorgesehen werden. Je nach Lage der Pfeiler zum Gewässer muss ggf. mit Schiffsanprall gerechnet werden (s.u.).

### **Konstruktionsunterkante (KUK) des Brückenüberbaus**

Die Unterkante der Brückenkonstruktion darf, ausgehend von der Achse des Schwimmpontons auf der Osterdeichseite in Richtung linkes Weserufer, auf einer Strecke von 80 m eine Höhe von +9,60 m NHN zwecks Schiffbarkeit nicht unterschreiten.

Darüber hinaus gelten die Vorgaben des Hochwasserschutzes: in einem Durchflussquerschnitt der Weser mit einer vorgegebenen Breite von 155 m (Anfangs- und Endpunkt nicht fest verortet) darf die KUK nicht unterhalb von +8,40 m NHN liegen. Sofern für die Herstellung der Anschlüsse der Brücke an die vorhandenen Verkehrswege zwingend erforderlich, darf in den Deichvorlandbereichen die KUK auf +7,90 m NHN reduziert werden.

### **Schiffsanprall**

Der Überbau liegt mit der geforderten Brückenunterkante noch im Gefahrenbereich. Daher ist mit einer Stoßlast aus Schiffsanprall gemäß DIN EN 1991-1-7 zu rechnen.

Für die Bemessung auf Schiffsanprall gilt die DIN EN 1991-1-7 einschließlich deren nationale Anhänge. Auf beiden Uferseiten der Weser ist bei der Planung ufernaher Pfeiler die "Richtlinie für die Ermittlung des Gefährdungsräumens an Bundeswasserstraßen, Ausgabe 2010" (siehe Anlage 7) zu berücksichtigen, aus der sich möglicherweise das statische Erfordernis eines anzusetzenden Lastfalls „Schiffsanprall“ auf die Brückenunterbauten ergibt.

24 / Doppeldalben und Anlegestelle im Hintergrund ist der Standort der DGzRS



Folgende Parameter sind für die Ermittlungen/ Bemessungen anzunehmen:

Binnenwasserstraße: CEMT-Klasse Vb

Anfahrgeschwindigkeit:  $v = 12 \text{ km/h}$

Bemessungswasserstand:  $+ 5,43 \text{ m NHN}$

Die exakte Böschungsneigung ist aus den in den Plänen angegebenen Höhen selbständig zu ermitteln.

Eine Reduzierung der Anpralllast aufgrund des Abstandes zwischen Pfeiler/ Pylon und des Fahrrinnenrandes gemäß 4.6.2 (1), Bild NA.6 (DIN EN 1991-1-7) darf auf der Seite des Osterdeiches aufgrund der dort vorhandenen Schiffsanlegestelle und des erhöhten Manövrieraufkommens nicht vorgenommen werden.

Die äquivalente statische Kraft aus Schiffsanprall auf den Brückenüberbau gemäß Eurocode ist ebenfalls nicht zu reduzieren und beträgt daher 1 MN. Im Falle eines Anpralls darf die Brücke zwar erheblich beschädigt werden, jedoch nicht kollabieren.

#### **Querungswinkel**

Das neue Brückenbauwerk sollte die Fahrwasserachse möglichst in einem stumpfen Winkel ( $90^\circ$ ) kreuzen. Kreuzungswinkel bis maximal  $75^\circ$  werden noch toleriert. Auch geschwungene Brückenüberbauten sind zugelassen, sofern sie diesen Anforderungen entsprechen.

#### **Sonstige Vorgaben aus dem Hafenbetrieb**

Zwischen der zukünftigen Brücke und dem Schwimmponton befindet sich ein doppelter Dalben als Anlegepunkt für Binnenschiffe. Sofern es der gewählten Brückenkonstruktion dienlich ist, darf dieser Doppeldalben bis etwa 4,0 m stromabwärts (in Richtung Schwimmponton) „verschoben“ werden.

Dabei ist von einem Dalbenneubau auszugehen, da eine Wiederverwendung des Bestandpfahls nicht gegeben sein wird. Generell ist bei den Planungen zu berücksichtigen, dass für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an diesem Dalben ein Sicherheitsradius von 10,0 m eingehalten werden muss. Dieser Radius erstreckt sich nach oben hin offen, das heißt, dass auch keine Tragseilkonstruktionen oder dergleichen oberhalb dieses Sicherheitsbereiches vorgesehen werden dürfen.

Die vorhandene Landfeste am Osterdeich muss uneingeschränkt nutzbar bleiben.

Sofern Brückenpfeiler in der Ufersteinböschung vorgesehen werden, ist das sichere Herumführen der Landleinen um den Pfeiler mittels umlaufender Stegkonstruktion zu gewährleisten.

#### **Hochwasserschutz**

Den Hochwasserschutzvorgaben für die Deichanlagen am Osterdeich liegt ein Bemessungswasserstand der Weser im Bereich der geplanten Brücke von  $+ 7,90 \text{ m NHN}$  zugrunde. Die Deichhöhe am Osterdeich wurde auf  $\text{NHN} + 8,10 \text{ m}$  festgelegt und ist im Zuge der Planungen nicht zu verringern.

Der Anschluss an die Werderstraße auf der Stadtwerderseite liegt oberhalb des Bemessungswasserstandes. Auf dieser Seite der Weser befinden sich im Planbereich weder derzeitige noch geplante Hochwasserschutz- oder Deichanlagen, die bei den Planungen zu berücksichtigen sind.

Vor dem Hintergrund des Meeresspiegelanstiegs und der Entwicklung zukünftiger Sturmflutereignisse ist bei der Planung des Brückenbauwerkes jedoch ein Anstieg des Bemessungswasserstandes um 1,00 m statisch und konstruktiv zu berücksichtigen.

Für ein derartiges Ereignis ist daher von einem Wasserstand von NHN + 8,90 m auszugehen, bei dem die Konstruktionsunterkante der Brücke bereichsweise unterhalb dieses Wasserstands liegen würde.

**Pegelstände:**

Die einzelnen Pegelstände der Weser am Standort der Brücke stellen sich wie folgt dar:

- HHThw= + 5,43m NHN
- MThw= +2,57m NHN
- MTnw= -1,63m NHN
- NNTnw= -3,12m NHN

Der parallel zum östlichen Weserufer verlaufende Weg muss sowohl für Deichunterhaltungszwecke als auch für eventuell erforderliche Arbeiten an der vorhandenen Dükerleitung in voller Breite und mit einem Lichtraumprofil von 4,00 m erhalten bleiben.

### **3.4 Umgang mit den Leitungen im Plangebiet**

Das genannte Gashochdrucksystem, das Wassertransportsystem sowie das ölisierte 110 kV-Höchstspannungskabel haben als übergeordnete Transportsysteme eine außerordentlich hohe gesamtstädtische Bedeutung hinsichtlich der Versorgung großer Bereiche der Stadt Bremen und müssen zwingend und unabdingbar dauerhaft in Betrieb bleiben. Die Systeme lassen sich nicht bzw. nur unter äußerst erschwerten Bedingungen bestenfalls für eine sehr kurze Zeitspanne außer Betrieb nehmen.

Eine Verlegung der vorgenannten Systeme wird aus wirtschaftlichen und technischen Gründen ausgeschlossen. Sämtliche Leitungen dürfen lediglich straßenbautechnisch, jedoch nicht mit Bauteilen des Brückenbaus überbaut werden.



25



26



27

25 / Die Weser ist Bundeswasserstraße. Die Deichwiesen sowie der Stadtwerder können bei Hochwasser überspült werden. Die Freizeitnutzung ist hoch.

26 / „Landfeste“

27 / Kennzeichnung Düker-Verlauf

Vorgesehene Gründungsbauteile im Bereich der Dükerleitung erfordern die Einhaltung eines Schutzstreifens, welcher vom Versorgungsträger wie folgt vorgegeben wird:

- Für ein nahe am Düker geplantes Gründungsbauteil, bei dessen Herstellung die Einhaltung des Abstandes durch z.B. eine offene Bauweise sichergestellt werden kann, muss ein Mindestabstand zum Schutzrohr von
- 3,0 m eingehalten werden. Sollten jedoch auf beiden Seiten des Dükers Gründungsbauteile geplant werden, so ist zusätzlich darauf zu achten, dass ein lichter Abstand zwischen den Gründungsbauteilen von 9,0m eingehalten wird, der die Gesamtbreite des Schutzstreifens darstellt.
- Pfeiler, die am linken Weserufer in dem dafür zugelassenen Bereich (Ausbuchtung) in der Weser geplant werden, dürfen bis zu 4,0 m an das Schutzrohr des Dükers herangeführt werden, jedoch nur, wenn die Einhaltung dieses Abstandes durch das gewählte Bauverfahren sichergestellt werden kann.
- Für schrägverlaufende Tiefgründungselemente, welche sich bereits unterhalb des Dükers befinden, gelten die vorgenannten Schutzzonen nicht.

### **3.5 Konstruktionsprinzip und Gründung**

Die in den beiden vorherigen Abschnitten erläuterten planerischen Restriktionen durch die Leitungsverläufe und die wasserstraßen- bzw. schiffahrtstechnischen Regelungen haben Konsequenzen für die potenzielle Verortung der Gründung des Brückenbauwerks. Darüber hinaus sind die Wettbewerbsteilnehmenden frei, unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme, eigenständige Lösungen zur Gründung und zur Konstruktion zu entwickeln.

### **3.6 Verkehrstechnische Vorgaben des Brückenbauwerks**

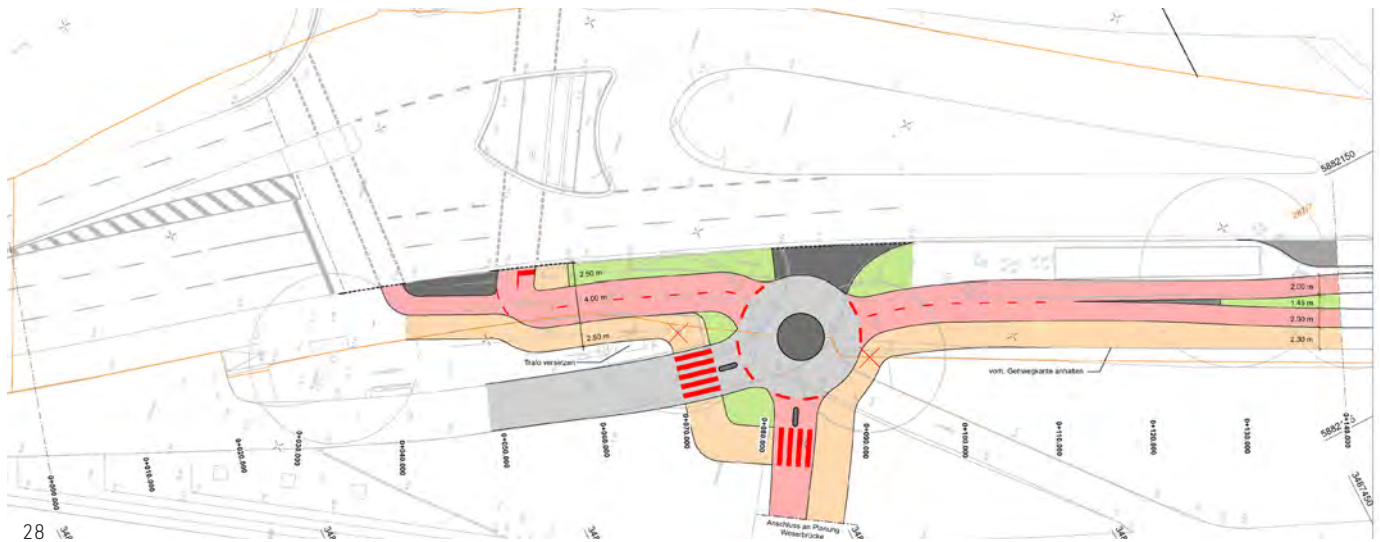
Das Brückenbauwerk sollte im Idealfall eine nutzbare Breite von 8 m aufweisen. Dies ergibt sich aus einem Gehweg mit einer Breite von 4 m und einer eindeutig getrennten Radwegspur von ebenfalls 4 m Breite.

Die maximale Steigung vor und auf dem Brückenbauwerk sollte 3% möglichst nicht überschreiten.

Um eine angemessene Funktionalität aller Verkehrsteilnehmenden gewährleisten zu können, ist die Brücke einschl. deren Anschlussbereiche gemäß den einschlägigen DIN-Normen sowie der „Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten“ (siehe Anlage 8) barrierefrei auszubilden.

Die geltenden technischen Regelwerke (Eurocode DIN EN 1991-2 - 2010-12, RIZ-Ing. etc.) sind einzuhalten.





28

### 3.7 Verkehrstechnische Vorgaben der anknüpfenden Wege

Um Konflikte zwischen dem Fußverkehr und dem Radverkehr zu vermeiden (beispielsweise durch Ausweichen von Radfahrenden in den Gehwegbereich oder das Betreten des Radwegs durch zu Fuß gehende Personen), muss eine eindeutige und sichere Trennung der beiden Verkehre erfolgen. Vorschläge für eine sachadäquate technische Lösung sind Teil der Wettbewerbsaufgabe. Dabei sollte die flexible Anpassungsfähigkeit des Bauwerk-Querprofils auf evtl. zukünftige Bedarfsänderungen gewahrt werden.

Beide Verkehrsarten sind auf jeweils 4 m breiten und eindeutig getrennten Wegführungen zu organisieren. Ausgehend von den technischen Erfordernissen der Wegeanbindung der Kleinen Weserbrücke im Stadtwerderpark ist dabei die Fußwegführung nach Süden auszurichten und der Radweg auf der nördlichen Seite der Brücke zu führen.

An den Anbindungspunkten des Brückenbauwerks mit den zuführenden Wegeverbindungen ist im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eine gute Einsehbarkeit zu gewährleisten.

Vor den Anschlusspunkten müssen sich die Verkehrsteilnehmenden intuitiv und sicher orientieren und sortieren können. Für blinde und sehbehinderte Personen sind in den Querungssituationen zwingend Bodenindikatoren vorzusehen. Die erforderlichen Wegequerschnitte können die entsprechenden Querschnitte auf dem Brückenbauwerk dabei ggf. leicht überschreiten.

28 / Planungsstand Kreisels als Möglichkeit der verkehrlichen Organisation des Brückenanschlusses auf dem Osterdeich

#### Situation auf dem Stadtwerder

Die Große Weserbrücke kommt auf der Stadtwerderseite im Bereich der öffentlichen Grünanlage Weser/Werderstraße an. Von der Werderstraße führt aktuell eine Wegverbindung zum Uferweg. Die Anbindung an den gewidmeten Uferweg am Weserufer ist dauerhaft zu erhalten (Bauzeit ausgenommen) und bei den Planungen für die Brücke ggf. neu zu organisieren. Im Falle, dass der Weg unter dem Brückenbauwerk durchführt, wäre eine lichte Höhe von mind. 4 m einzuhalten.

Der Übergang vom Stadtwerderpark kommend über die Werderstraße wird voraussichtlich über eine Aufpflasterung gestaltet, um die Unterordnung des Verkehrs auf der Werderstraße gegenüber den kreuzenden Verkehrsbewegungen zwischen den beiden Brücken baulich zu markieren. Konzeptionelle Vorschläge hierfür sind Teil der Wettbewerbsaufgabe.

Dabei sind abhängig von der Knotenpunktlösung gute Sichtbeziehungen und eine Abgrenzung der Flächen zum Gehweg zu berücksichtigen.

### **Situation auf dem Osterdeich**

Die Straße am Osterdeich ist auf Höhe des Mündungsbereichs der Brücke vier-spurig. Inwieweit sich die Straßenführung mittelfristig ändert, das heißt ggf. reduziert wird, um den kreuzenden Radverkehr von/ zur Brücke v.a. in Richtung Altenwall eine selbstverständliche und leistungsfähige Anbindung zu ermöglichen, kann derzeit nicht verlässlich prognostiziert werden

Der im Zuge des Wallrings nach Nordosten in Richtung Altenwall verlaufende Radverkehr wird also im Wettbewerb über die Ampelquerung am Kreuzungsbereich Osterdeich/ Altenwall zu leiten sein.

Die bestehen Planungen für eine kurzfristige Anpassung der Ampelquerung werden im Kolloquium erläutert.

Ersten Abschätzungen zufolge liegt die Frequentierung bei 700 Radfahrenden in den morgen- und abendlichen Spitzenstunden (davon ca. 2/3 in der jeweiligen Hauptlastrichtung), für die hier eine ausreichende Rückstaulänge vorzusehen ist. Da auch die Verbindung Tiefer/ Weserstadion in beiden Richtungen schon heute relativ hochfrequentiert ist, wird der sicheren Organisation der sich querenden Rad- (und Fuß-) verkehre besondere planerische Sorgfalt zu widmen sein.

Im Rahmen der Vorüberlegungen zur Streckenführung wurde auch eine Kreisverkehrslösung für den Radverkehr erwogen, welche jedoch nicht als bindende Vorgabe für das Wettbewerbsverfahren gilt.

Die bestehenden Baumstandorte und der Stromverteilerkasten im Plangebiet sind möglichst zu beachten. Die bestehenden Wegeführungen zur Verbindung des Deichkronenweges mit dem Uferweg sind in ihrer Funktion zu erhalten. Sofern eine Umorganisation der Wegeführungen erforderlich werden sollte, ist diese aufzuzeigen.

Weitere Informationen beispielsweise zur Materialwahl bei Kreuzungspunkten und im Wegeverlauf sind der Anlage 6 (Fahrradroute Wallring Bremen City, Paket „Osterdeich“) zu entnehmen.



### **3.8 Baustelleneinrichtung**

Die Baustelleneinrichtungsflächen sind im Wesentlichen auf dem Plangebiet abzubilden. Die zur Verfügung stehende Leistungsfähigkeit der Straßenräume ist zu beachten.

Auf der Werderinsel werden bei der Vorplanung der Baustelleneinrichtung für die Kleine Weserbrücke große Anstrengungen übernommen, um eine Gruppe großkroniger Bäume an der Werderstraße (in der Plangrundlage gekennzeichnet) nicht zu gefährden. Daraus ergibt sich die Forderung, dass auch die Einrichtungsflächen für die Große Weserbrücke diese Baumgruppe berücksichtigt.

Insgesamt ist es erforderlich, die Anforderungen der Baustellenorganisation mit den Rahmenbedingungen der Städtebauförderung im Bereich des Stadtwerderparks sowie den Kompensationsmaßnahmen in Bezug auf das Großgrün abzugleichen. Dies ist bei der Konzeption für das Brückenbauwerk entsprechend zur berücksichtigen.

### 3.9 Natur- und Artenschutz

Im Bereich des Stadtwerderparks befindet sich ein großer, schützenswerter Baumbestand, der bei den Planungen für die Große Weserbrücke so weit wie möglich zu berücksichtigen ist. Dies gilt auch für die Konzeption der Baustellenlogistik und Baustelleneinrichtung. Unvermeidbare Baumverluste sind im Anschluss zu kompensieren.

Naturschutzfachlich befindet sich das Planungsgebiet im „urbanen Siedlungsbereich“. Brutvögel und Fledermäuse als planungsrelevante Arten sind zu erwarten und wurden bzw. werden demnach auch kartiert (siehe Anlage 4). Dabei ließ sich in drei Fällen ein Quartierpotenzial für Fledermäuse bestätigen und analog zur Kleinen Weserbrücke ist davon auszugehen, dass das Gebiet zur Jagd oder während des Transferflugs genutzt wird.

Die Ergebnisse der Kartierungen sind bei den Planungen zu berücksichtigen. Der Eingriff in die vorhandenen Baumbestände soll so gering wie möglich gehalten werden.

Unter der Brücke ziehen Tiere, die lichtempfindlich reagieren, durch und suchen Nahrung (z.B. Fledermäuse, Fische). Daher darf kein Licht unter die Brücke (auch nicht seitlich daran vorbei) abstrahlen. Oberhalb der Brücke ziehen ganzjährig in unterschiedlichen Anzahlen Vögel durch (z.B. abendlicher Schlafplatzzug der Möwen). Daher darf die Beleuchtung auch nicht nach oben abstrahlen.

Die Straßenbeleuchtung ist entsprechend gerichtet zu installieren (insektenfreundliches Licht, LED, Farbtemperatur max. 3000 K). Eine Beleuchtung der Brücke als Kunstobjekt kann aus artenschutzfachlicher Sicht unter diesen Voraussetzungen und mit den genannten Parametern lichttechnisch sinnvoll und naturverträglich geplant werden. Sie sollte aber dezent gehalten werden, um das relativ dunkle Landschaftsbild der Weser dort nicht zu beeinträchtigen.

Um Vogelkollisionen an diesem exponierten Bauwerk weitgehend zu vermeiden, ist auf transparente Bauteile, wie bspw. Absturzsicherungen aus ungefärbtem Klarglas zu verzichten (siehe hierzu Anlage 9).

### 3.10 Gestaltungsanforderungen an das Brückenbauwerk

Gesucht wird das Konzept eines Brückenbauwerks des 21. Jahrhunderts, welches dem besonderen stadt- und landschaftsräumlichen Ort mit seiner Vielzahl an kontextuellen Bezügen und funktionalen Schnittstellen gerecht wird. Das Gestaltungskonzept sollte eine erkennbare Reflexion des Standortes und der funktionalen Zielsetzung erkennen lassen. Es darf als überregional wahrnehmbares Zeichen der proaktiven Verkehrswende der Stadt Bremen gelten und eine entsprechende Wertigkeit und einen adäquaten Gestaltungsanspruch symbolisieren.

An dieser Stelle erfolgt nochmals der Hinweis auf den städtebaulichen und freiräumlichen Kontext des Brückenbauwerkes und seine Wirkung in einem

historisch geprägten und identitätsstiftenden Stadtraum an beiden Ufern der Weser. Daraus ergeben sich besondere Ansprüche an die Gestaltung und Wirkung des zukünftig ebenfalls stadtbildprägenden Brückenbauwerkes.

### **Nutzungsanforderung an das Brückenbauwerk und seine Vorbereiche im Plangebiet**

Vorschläge zur Steigerung des Erlebniswertes der Brückennutzung (Aus-sichtsplattformen, Ruheinseln, Verweilbereiche o.ä.) werden unter Berücksichtigung der generellen Funktionalität und der gebotenen Wirtschaftlichkeit erbeten. Die Angebote sollten aus den standortspezifischen Bezügen in den Landschafts- und Stadtraum abgeleitet werden.

## **3.11 Freiraumplanerische Vorgaben**

Im freiraumplanerischen Teil der Aufgabenstellung sind folgende Themen zu bearbeiten:

- Landschaftsarchitektonische Einbettung des Brückenbauwerkes in den Natur- und Landschaftsraum der Weser,
- die funktionale, verkehrssichere und gestalterische Anbindung des Brückenbauwerkes an die bestehenden Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr,
- möglichst weitreichende Berücksichtigung eines sensiblen Umgangs mit den bestehenden, teilweise geschützten Natur- und Landschaftsbestandteilen,
- Steigerung der Erlebnisfähigkeit der Weserquerung über erweiterte Aus-sichts- / Aufenthaltsflächen an den Schnittstellen des Brückenbauwerkes mit der Wegeanbindung,
- Kompensation und Wiederherstellung der überplanten bzw. temporär überformten Grünstrukturen bzw. freiraumplanerische Aufwertung der unmittelbaren Umgebung des Brückenbauwerkes sowie
- grundsätzliche Beibehaltung der bestehenden (flankierenden) Wegeverbindungen im Plangebiet.

Im Rahmen des Wettbewerbs ist eine freiraumplanerische Konzeption gefragt, welche eine projektangemessene landschaftliche Wiederherstellung, Einbettung und Gestaltung gewährleistet, dabei jedoch eine freiraumplanerische Überinszenierung vermeidet. Die freiraumplanerische Integration des Brückenbauwerkes steht hierbei im Fokus, nicht die Installation zusätzlicher prägender freiraumplanerischer Elemente.



### **3.12 Kunst am Bau**

In einem nachgelagerten Wettbewerbsverfahren soll das Thema „Kunst am Bau“, basierend auf den konkreten Vorplanungen, behandelt werden. In diesem Zusammenhang werden Aspekte der Inszenierung und künstlerischen Aufwertung des Bauwerks bzw. des Standortes oder der sich ergebenden Aussichten thematisiert.

Schon in diesem laufenden Wettbewerb werden Vorschläge bzw. Ideenskizzen von den Wettbewerbsteilnehmenden erbeten, die unter Berücksichtigung der verkehrlichen und naturräumlichen Belange erste Ansätze zu den oben genannten Aspekten identifizieren.

### **3.13 Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Wartung**

Die Baukostenschätzung beläuft sich aktuell auf 10.490.000 Euro brutto ohne Freianlagen. Die Plausibilität zur Einhaltung dieser Vorgabe ist sowohl Teil der Wettbewerbsaufgabe, als auch Kriterium der Bewertung durch das Preisgericht.

Ebenso bewertet wird die erweiterte Lebenszyklusbetrachtung des Bauwerkes und der Bauwerkskosten. Entsprechend sollten Konstruktion und Materialauswahl auf Langlebigkeit, aber auch eine vereinfachte Demontagefähigkeit und Recyclingfähigkeit ausgelegt werden. Entsprechende Überlegungen und Aussagen sind in der Bauwerksbeschreibung zu tätigen. Die im Formblatt aufzulistenden Materialmengenverwendungen werden bei der Bewertung dieses Aspekts einbezogen werden. Hierbei werden auch Nachhaltigkeitsaspekte, wie bspw. der ausgelöste Einsatz grauer Energie bzw. die CO<sub>2</sub> Bilanz im Lebenszyklus gewertet.

Im Hinblick auf die Modellhaftigkeit des Brückenbauwerks sollen in der Planung der Großen Weserbrücke Elemente einer „Intelligenten Brücke“ sowie auch technische Innovationen, wie z. B. Beheizbarkeit (witterungsunabhängige Befahrbarkeit) und energiesparende Beleuchtungslösungen (z. B. fluoreszierende Beläge) berücksichtigt werden.

Für die regelmäßigen Bauwerksprüfungen und Brückenbegehungen sind im Abgleich mit dem gestalterischen Grundkonzept angemessene, sichere und wirtschaftliche Möglichkeiten für das Prüf- und Wartungspersonal vorzusehen. Die bauliche Durchbildung und Ausstattung der Brücke ist so zu planen, dass sie jederzeit einfach, handnah, wirtschaftlich und sicher überwacht und geprüft werden kann. Dies ist anhand eines aufzustellenden Konzeptes darzustellen.

## Teil A Verfahrensteil

**Zwingender Abgabeort  
(während der Bürozeiten von  
9.00 bis 17.00 Uhr)  
bzw. postalisch:**

BPW Stadtplanung  
„WB Große Weserbrücke“  
Ostertorsteinweg 70-71  
28203 Bremen

### 4.1 Art des Verfahrens

Das Verfahren wird als VgV-Vergabeverfahren durchgeführt. Der Auftrag umfasst konzeptionelle Lösungen und wird im Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb nach §§ 14 Abs. 3, 17, 78 – 80 VgV vergeben.

Der Planungswettbewerb als Teil des VgV Verfahrens wird als nichtoffener Realisierungswettbewerb nach RPW 2013 mit 12 Büros bzw. Arbeitsgemeinschaften aus Ingenieurbüros und Landschaftsarchitekten durchgeführt. Vier Büros wurden zum Verfahren eingeladen, davon wurde ein Büro über ein Wild-Card-Verfahren für Bremische Büros in Abstimmung mit der Architektenkammer Bremen über ein Losverfahren ermittelt. Acht Teilnehmende wurden über einen vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb ermittelt.

Der Wettbewerb richtet sich an qualifizierte Büros aus dem Bereich Brücken- / Ingenieurbau und Landschaftsarchitektur. Ob und inwieweit Architekten in die Ausarbeitung des gestaltsprachlichen Ansatzes hinzugezogen werden sollten, ist von den jeweiligen Qualifizierungen abhängig und bleibt den Teilnehmenden überlassen. Die Einbeziehung weiterer Fachplanungsbüros ist den Teilnehmenden freigestellt, hat jedoch keine Auswirkung auf das Vergabeversprechen.

Arbeitsgemeinschaften haben in der Verfassererklärung eine bevollmächtigte Vertretungsperson zu benennen. Jede Teilnehmende/ Arbeitsgemeinschaft darf nur mit einem Entwurf am Verfahren teilnehmen, Varianten sind unzulässig. Die Lösung der Aufgabe soll in einer Bearbeitungsstufe gefunden werden. Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

Durch die Teilnahme am Wettbewerb wird die Auslobung und die ihr zugrunde liegenden Regelungen der RPW 2013, insbesondere §4 (2) [Teilnahmehindernis] von allen Beteiligten anerkannt.

Der Wettbewerb ist bei der Architekten- und Ingenieurkammer Bremens unter der Nr. 10/2022 registriert.

Es wird auf die Ausführungen und Vorgaben gemäß veröffentlichtem Vergabeleitfaden verwiesen. Dieser wird an dieser Stelle nochmals ausdrücklich in Bezug genommen und ist von den Teilnehmern zwingend zu beachten.

#### **Zwingende Vorgaben**

- Freihaltung der Fahrwasserrinne von unmittelbaren baulichen Eingriffen
- Mindesthöhe UK Brückenplatte 9,60 m NN auf mind. 80 m Länge
- Beachtung der Mindestabstände zu den Leitungsverläufen im Plangebiet

Passagen dieser Wettbewerbsauslobung, die als zwingende Vorgaben verstanden werden könnten, oben aber nicht als solche aufgeführt sind, sind nur als wesentliche Zielvorgaben der Auslobung zu betrachten. Eine Missachtung solcher Vorgaben führt nicht zum sofortigen Ausschluss der betreffenden Arbeiten, sondern unterliegt der üblichen Bewertung des Preisgerichts. Gleiches gilt für klarstellende oder ergänzende Formulierungen in der Protokollierung des Rückfragenkolloquiums. Nur wenn diese explizit als zusätzliche zwingende Vorgabe gekennzeichnet werden, wird die Missachtung zum Ausschluss von der Preisgerichtsbeurteilung führen.



## 4.2 Abgabeleistungen

### Planaufteilung

Der Umfang der zeichnerischen/ grafischen Arbeiten soll drei DIN A0 Blätter im Querformat nicht überschreiten. Folgende Aufteilung wird vorgeschlagen:

#### 1. Planblatt:

Lagepläne, perspektivische Visualisierung

#### 2. Planblatt:

Ansichten und Schnitte und die beiden perspektivischen Ansichten im 3-D-Modell, sonstige Ideenskizzen

#### 3. Planblatt:

Lupen/ Details, Beleuchtungskonzept sonstige Ideenskizzen

Alle Planblätter sind in zweifacher Ausfertigung als gerollte Papierexemplare einzureichen. Der für die Vorprüfung bestimmte Plansatz ist entsprechend kenntlich zu machen und sollte die wesentlichen Vermaße enthalten. Weiterhin ist der vollständige Plansatz nochmal als DIN A3 Verkleinerung beizufügen.

### Digitaler Datenträger

Alle weiteren Unterlagen, mit Ausnahme der Verfassendenerklärung, sind zusätzlich zu den Printfassungen in digitaler Form auf einem Datenträger abzugeben. Alle Dateien sind eindeutig zu benennen und dürfen keinen Hinweis auf den Verfasser zulassen.

Folgende Leistungen sind im Rahmen des Wettbewerbs von den Teilnehmenden zu erbringen:

- Lageplan 1:2.000 zur Darstellung der stadtgrundrisslichen Einordnung und zur Einbettung an das umgebende Radwegenetz
- Lageplan (genordet), M. 1:250: Darstellung der Brücke mit den Anschlüssen und der Gründungsbauwerke
- Ansicht stromauf- oder stromabwärts mit Geländeprofilen, M. 1:250
- Ansichten der Brückenköpfe aus der jeweiligen Fahrtrichtung, M. 1:250
- Längsschnitt 1:250 mit Darstellung der Uferanbindung und Nennung der Bezugshöhen zum Nachweis der erforderlichen Mindesthöhen und der Mindestquerschnitte
- Lupe Fahrbahnquerschnitt des Brückenbauwerks M. 1:100 mit Angaben zur sicheren Trennung der Verkehrs- bzw. Wegeführung, zur Beleuchtung etc.
- Konstruktionsschnitte M. 1:50, 1:20 oder kleinmaßstäblicher soweit zum Verständnis notwendig, inkl. Darstellung der Gründungstiefe und Schnitten der Widerlager
- Zwei perspektivische Ansichten des 3-D Modells (Standpunkte und Ausschnitte werden im Kolloquium bekannt gegeben) zur Bewertung der Einbettung des Projekts in den Stadt- / Landschaftsraum
- Perspektivische Visualisierung des Brückenbauwerks zur Darstellung von Farbgebung, Materialität und Gestaltansatz von frei wählbarem Standort
- Gestalterische Idee in freier Darstellung
- Beleuchtungskonzept in freier Darstellung
- Ideenskizzen zum Thema Kunst am Bau (optional)
- Bauwerksbeschreibung auf max. 3 DIN A4 Seiten
- Vorstatik inklusive dynamischer Voruntersuchung
- Ausgefülltes Formblatt inkl. Schätzung der Materialmengen
- Verfassendenerklärung in verschlossenem, blickdichtem Umschlag
- Digitale Einreichung der abgegebenen Planblätter sowie aller Einzelabbildungen, des Formblatts und der Bauwerksbeschreibung
- Implementierung des Brückenbauwerks und der Rampen/ Geländemodellierung im 3 D Stadtmodell der Stadt Bremen

### **4.3 Digitale Daten und Benutzung des 3-D Modells**

Ein kurzer fachlicher Input zur Implementierung der 3-D Datei in das Stadtmodell wird im Kolloquium am 30.08.2022 gegeben. Am 05.09. um 11:00 Uhr findet eine ca. einstündige Einführung in die Nutzung des 3-D Stadtmodells statt. Zu diesem Zweck übersenden Sie bitte unbedingt bis Ihrer Teilnahmeerklärung die E-Mail Adresse/n der damit betrauten Person/en.

Textliche Unterlagen auf dem einzureichenden Datenträger sind im pdf- und docx-Format abzuspeichern. Die drei Planblätter A0 sind als pdf-Dateien mit einer Auflösung von 150 dpi beizufügen.

Sämtliche weiteren einzelnen Pläne, Ansichten, die Perspektive sowie das Detail sind zusätzlich einzeln als jpg-Dateien mit einer Auflösung von 300 dpi einzureichen und eindeutig - aber ohne Hinweis auf die Verfasser - zu benennen.

### **4.4 Anonymität**

Die Wahrung der Anonymität obliegt den Teilnehmenden. Rückschlüsse auf den Verfasser der Arbeit dürfen - mit Ausnahme der Verfassererklärung - nicht möglich sein. Sämtliche Unterlagen sind mit einer sechsstelligen Kennzahl (max. zwei Zentimeter große Ziffern) zu versehen. Auf den A0-Blättern sind diese zwingend in der rechten oberen Ecke zu platzieren. Die unterschriebene Verfassererklärung ist in einem verschlossenen und ebenfalls mit der Kennzahl versehenen Umschlag einzureichen. Planrollen, Versandtaschen etc. für die postalische Zustellung sind ebenfalls mit der gewählten Kennzahl zu versehen!

Bitte beachten Sie, zwingen für die Anmeldung zur Einführung in die Nutzung des 3-D-Modells Anfang September und für die Abgabe Ihrer Planungsleistungen im November identische Kennzahlen zu benutzen!

Als Absender ist die Ausloberin einzutragen.

### **4.5 Formalleistung**

Zur Beurteilung sind alle Arbeiten zugelassen, die:

- fristgerecht und unter Wahrung der Anonymität eingegangen sind
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen
- die zwingenden Wettbewerbsvorgaben eingehalten haben.

## 4.6 Bewertungskriterien

- Entwicklung eines eigenständigen, zum Ort passenden und projektangemessenen gestalterischen Ausdrucks, einer identitätsstiftenden Gestaltung und Maßstäblichkeit
- Verkehrliche Funktionsqualität insbesondere im Bereich der Anschlusspunkte
- Sensible Einpassung in den umgebenden Naturraum mit besonderem Blick auf die geschützten Landschaftsbestandteile sowie vogelschutzgerechte, insektenfreundliche und lichtsmogverhindernde Gestaltung und Materialverwendung
- Technische Leistungsfähigkeit (angemessenes und effizientes Konstruktionsprinzip, Wartungs- / Prüfungszugänge etc.)
- Plausibles Materialkonzept auch im Hinblick auf die Nachhaltigkeit des Vorhabens
- Plausible Einhaltung der Wirtschaftlichkeitsvorgaben für das Bauwerk und seine Anbindung (Materialkosten, Baukosten, Durabilität, Lebenszykluskostenbetrachtung)
- Qualität der freiraumplanerischen Aussagen

Die Reihenfolge der aufgeführten Bewertungskriterien lässt keinen Rückschluss auf Ihre Gewichtung zu.

## 4.7 Preissumme und Urheberrecht

Die Ausloberin stellt für Preise und Anerkennungen eine Wettbewerbssumme von 170.000 Euro (netto) zur Verfügung. Alle Büros/ Arbeitsgemeinschaften, die einen im Sinne der Auslobung vollständigen und prüfbaren Wettbewerbsbeitrag fristgerecht abgeben, erhalten ein Teilnehmehonorar von 7.000 Euro.

Damit verbleiben 86.0000 € als Preisgeld. Davon entfallen 71.000 Euro auf den ingenieurtechnischen und 15.000 € auf den freiraumplanerischen Teil der Aufgabenstellung. Es ist vorgesehen, die Preisverteilung für beide Teile gemeinsam zu bilden.

Die Aufteilung der Wettbewerbssumme ist wie folgt vorgesehen:

1. Preis: 34.000 €
2. Preis: 26.000 €
3. Preis: 17.500 €

Anerkennung/en: 8.500 €

Das Preisgericht ist nicht an diese Aufteilung der Wettbewerbssumme gebunden und kann mit einstimmigem Beschluss auch eine abweichende Verteilung vornehmen.

## Rechnungsanschrift

Mirko Abele

Sondervermögen Infrastruktur  
der Stadtgemeinde Bremen  
Amt für Straßen und Verkehr  
Abteilung Brücken- und Ingenieurbau  
Referat 50, Entwurf und Statik

Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen

Die Preisgelder können nach Versand des Protokolls unter der links aufgeführten Rechnungsanschrift als Honorarrechnung eingefordert werden.

## 4.8 Art und Umfang der ausgeschriebenen Leistung

Die Auftraggeberin beabsichtigt folgende Grundleistungen gemäß HOAI (2021) zu vergeben:

- Ingenieurbauwerke (§§ 41-44 HOAI) - Gruppe 6 - konstruktive Ingenieurbauwerken für Verkehrsanlagen i.V.m. Anlage 12, Leistungsphasen 1-3 und 6, sowie Teile der Leistungsphase 5 als optionale Leistung;
- Fachplanung Tragwerksplanung (§§ 49-52 HOAI) i.V.m. Anlage 14, Leistungsphasen 1-3 und 6, sowie Teilleistungen der Leistungsphase 5 als optionale Leistung;
- Objektplanung Freianlagen (§§ 38-40 HOAI) i.V.m. Anlage 11, Leistungsphasen 1-3, 5 und 6
- und weitere Besondere Leistungen für die vorstehenden Leistungsbilder Objektplanung Ingenieurbauwerke, Fachplanung Tragwerksplanung und Fachplanung Freianlagen.

Die Zuschlagskriterien für die Vergabegespräche wurden mit dem Beginn des Teilnahmewettbewerbs veröffentlicht.

Kunst am Bau wird im nachgelagerten Planungsverfahren eine Rolle spielen. Ein Etat dafür ist von der Auftraggeberin bereits vorgesehen. Im Wettbewerb werden allerdings zunächst nur erste Ideen zu Art und Ort solcher künstlerischer Inwertsetzung abgefragt, nicht aber bewertet.

Die Auftraggeberin verhandelt im Anschluss an den Planungswettbewerb den Planungsauftrag mit dem Gewinner oder einem der Preisträger.

Im Falle einer Weiterbeauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen bis zur Höhe des ausgezahlten Preisgeldes nicht erneut vergütet, soweit die wettbewerblichen Leistungen in wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Beauftragung zugrunde gelegt werden.

Löst sich eine Arbeitsgemeinschaft nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens auf, ist die Ausloberin berechtigt – unbeschadet der urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft – ein oder mehrere Mitglied/er der Arbeitsgemeinschaft mit der dem Verfahren zugrunde liegenden Planungsaufgabe zu beauftragen.

Mit der Veröffentlichung des Teilnahmewettbewerbs wurde ein Mustervertrag für die zu vergebenden Leistungen veröffentlicht. Im Übrigen wird nochmals auf die Ausführungen und Vorgaben gemäß veröffentlichtem Vergabeleitfaden verwiesen. Dieser wird in Bezug genommen und ist von den Teilnehmern zwingend zu beachten.

## **4.9 Rechtsmittelbelehrung und zuständige Vergabekammer**

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Nachprüfungsantrag vor der nachfolgend genannten Vergabekammer nur zulässig ist, soweit der Antragsteller:

- den geltend gemachten Verstoß gegen Vergabevorschriften vor Einreichen des Nachprüfungsantrags erkannt und gegenüber dem Auftraggeber innerhalb einer Frist von zehn Kalendertagen gerügt hat; der Ablauf der Frist nach § 134 Absatz 2 GWB bleibt unberührt,
- Verstöße gegen Vergabevorschriften, die aufgrund der Bekanntmachung erkennbar sind, spätestens bis zum Ablauf der in der Bekanntmachung benannten Frist zur Angebotsabgabe oder zur Bewerbung gegenüber dem Auftraggeber gerügt hat,
- Verstöße gegen Vergabevorschriften, die erst in den Vergabeunterlagen erkennbar sind, spätestens mit Ablauf der in der Bekanntmachung benannten Frist zur Angebotsabgabe oder zur Bewerbung gegenüber dem Auftraggeber gerügt werden,
- der Antrag auf Einleitung eines Nachprüfungsverfahrens innerhalb von 15 Kalendertagen nach Eingang der Mitteilung des Auftraggebers, einer Rüge nicht abhelfen zu wollen, gestellt wird.

Satz 1 gilt nicht bei einem Antrag auf Feststellung der Unwirksamkeit des Vertrags nach § 135 Absatz 1 Nummer 2 GWB. § 134 Absatz 1 Satz 2 GWB bleibt unberührt. Auf die Regelungen in §§ 160, 161 GWB wird ausdrücklich hingewiesen.

Zuständige Stelle für die Nachprüfung behaupteter Vergaberechtsverstöße ist:

Vergabekammer Bremen

Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung u. Wohnungsbau

Contrescarpe 72 28195 Bremen

Tel.: +49 421 361 59796 Fax: +49 421 496 32311

## 4.10 Verfahrensbeteiligte

### Preisgericht Fachpreisrichtende

- Prof. Dr. Iris Reuther, SKUMS StV: Marion Skerra
- Ludolf Krontal StV: Torsten Sasse
- Axel Lohrer StV: Wolfgang Schramm
- Prof. Jörg Springer StV: Ebba Lamprecht
- Markus Mey StV: Herr Wittrock/ Herr Künne

### Preisgericht Sachpreisrichtende

- Staatsrätin Gabriele Nießen StV: Arend Bewernitz
- Gunnar Polzin StV: Grit Gerber
- Rick Graue Stv: Sebastian Ellinghaus
- Thomas Sauer Stv. Christoph Eggers

### Sachverständige

- Mirko Abele, ASV
- Uwe Müller, ASV
- Monika Holste, ASV
- Anna-Leonie Knoke, GeoInfo Bremen
- Prof. Dr. Georg Skalecki, Landeskonservator
- Stefan Wayne Boergers
- Patrick Chojnowski, SKUMS
- Jan-Niklas Döpkens, SKUMS
- Anne Mechels, SKUMS
- Axel König, SKUMS
- Christian Schilling, SKUMS
- Hauke Krebs, Stabsstelle Hochwasserschutz

### Gäste

Bau- / mobilitätspolitische Sprecher der Fraktionen

Tim Beerens, Geschäftsführer Architektenkammer Bremen

### Verfahrensbetreuung

Jörn Ackermann, BPW Stadtplanung

Prof. Dr. Thomas Haug, Castringius Rechtsanwälte & Notare

Dr. Kirsten Knigge, Castringius Rechtsanwälte & Notare

### **Teilnehmende Büros**

Folgende Büros haben sich über den europaweiten Teilnahmewettbewerb qualifiziert:

- BERNHARD Gruppe ZT GmbH
- Bergmeister Ingenieure GmbH
- B+G Ingenieure Bollinger und Grohmann GmbH
- Ingenieurbüro Miebach
- Mayr/ Ludescher/ Partner
- Panta Ingenieure GmbH
- Ramboll Deutschland GmbH
- Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

Folgende Büros wurden zum Wettbewerb eingeladen:

- Schlaich Bergermann Partner
- SWECO GmbH
- pb+ Ingenieurgruppe
- Büros WEHNER – Beratende Ingenieure und WK Consultants GmbH

## 5 Ablauf des Verfahrens

### Preisrichtervorgespräch

Das Preisrichtervorgespräch erfolgte am 08.07. 2022 um 15:00 Uhr als Videokonferenz. Die Zusendung des Textentwurfes der Auslobung erfolgte im Vorfeld

### Ausgabe der Unterlagen

Sämtliche Unterlagen, mit Ausnahme der Einsatzplatte, werden ausschließlich in digitaler Form zur Verfügung gestellt. Die Freischaltung des Downloadbereichs und damit der Beginn des Bearbeitungszeitraums erfolgt am

**23.08.2022.**

Die Zusendung des Links und des ggf. notwendigen Passworts erfolgt zeitnah im Vorfeld.

### Ortsbesichtigung

Am **26.08. ab 12:00 Uhr** haben die Mitarbeitenden der teilnehmenden Büros und Arbeitsgemeinschaften Gelegenheit zu einer geführten Ortsbesichtigung. Der Treffpunkt wurde im Vorfeld bekannt gegeben.

Die Teilnahme an der Ortsbesichtigung wird empfohlen, ist aber nicht verpflichtend.

### Rückfragenpool

Zur Sammlung der inhaltlichen und organisatorischen Fragen wird auf der Homepage des Büros BPW Stadtplanung ein Rückfragenpool eingerichtet, der ab dem **25.08.2022** gepflegt wird. Hier sind die gestellten Fragen aller Teilnehmenden in chronologischer Reihenfolge sichtbar. Nach Durchführung des Rückfragenkolloquiums wird hier auch Beantwortung der mündlichen Fragen eingestellt.

**Rückfragen sind bis spätestens 06.09.2022**

**per E-Mail zu richten an: [wettbewerb@bpw-stadtplanung.de](mailto:wettbewerb@bpw-stadtplanung.de)**

Die Kommunikation zwischen den Teilnehmenden und der Ausloberin - vertreten durch das Büro BPW Stadtplanung - ist, mit Ausnahme der Ortsbesichtigung und des Kolloquiums, ausschließlich auf das Medium des Rückfragenpools bzw. die oben angegebene E-Mail-Adresse begrenzt.

### Rückfragenkolloquium

Das Rückfragenkolloquium findet am

**30.08.2022 von ca. 12:00 bis 15:00 Uhr**

als Videokonferenzformat über MS Teams statt. Nach einer kurzen Erörterung der Aufgabenstellung, erfolgt die Beantwortung der im Vorfeld evtl. bereits schriftlich gestellten sowie ergänzender Fragen.



Die Ergebnisse des Kolloquiums werden protokolliert. Das Protokoll wird den Teilnehmenden per E-Mail zugesendet und zusätzlich in seinen Inhalten in den Rückfragenpool online eingestellt.

### **Abgabe der Arbeiten**

Die Abgabefrist für die einzureichenden Planunterlagen endet am **22.11.2022**. Der Poststempel gilt als Nachweis der fristgerechten Abgabe. Die Teilnehmenden haben dafür Sorge zu tragen, dass die Zustellung der Planunterlagen am Folgetag bis 17:00 Uhr erfolgt.

Zwingender Abgabeort (während der üblichen Bürozeiten von 9.00 bis 17.00 Uhr) oder postalisch:

BPW Stadtplanung, Ostertorsteinweg 70/71, 28203 Bremen

Es ist sicherzustellen, dass die Unterlagen vollständig und ausschließlich an die vorstehende Adresse abgegeben bzw. zugestellt werden.

Die Wahrung der Anonymität obliegt den Teilnehmenden. Rückschlüsse auf den Verfasser der Arbeit dürfen - mit Ausnahme der Verfassererklärung - nicht möglich sein. Sämtliche Unterlagen sind mit der gleichen sechsstelligen Kennzahl zu versehen, näheres siehe Hinweise im Abschnitt Abgabeleistungen. Bei Paket- und Kurierzustellung ist an Stelle des Absenders ebenfalls die oben genannte Empfängeradresse einzutragen.

### **Vorprüfung**

Die Vorprüfung findet im Zeitraum vom **23.11. bis zum 16.12.2022** statt und erfolgt wertungsfrei.

Die Koordination der fachlichen Vorprüfung sowie die Plausibilitätsprüfung der Flächen- und Raumangaben übernimmt das Büro BPW Stadtplanung. Weitere Sachverständige unterstützen bei der Prüfung der verschiedenen Leistungsanforderungen. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden für die Preisgerichtssitzung in einem Vorprüfbericht zusammengefasst.

### **Preisgerichtssitzung**

Die Jurysitzung ist für den **20.12.2022** in Bremen angesetzt. Im Falle eines evtl. Lockdowns wird die Veranstaltung voraussichtlich als Hybridveranstaltung mit unterstützender Videokonferenztechnik durchgeführt. Entsprechende Hinweise erfolgen zeitnah im Vorfeld.

Das Preisgericht entscheidet über eine Rangfolge der Arbeiten und gibt Empfehlungen für die weitere Bearbeitung. Unmittelbar nach der Preisgerichtssitzung erfolgt die Benachrichtigung aller Verfahrensteilnehmenden über die Entscheidung. Das Ergebnis und Verlauf der Preisgerichtssitzung werden in einem abgestimmten Juryprotokoll festgehalten, welches allen Teilnehmenden zugestellt wird.

## Anlagen

Anlagen-Nr.	Bezeichnung	Format
1	Plangrundlagen	.dwg/ pdf
2	Fotodokumentation	.jpg
3	Machbarkeitsuntersuchung Kleine Weserbrücke	.pdf
4	Naturraumuntersuchung	.pdf
5	Stand der Vorplanungen der Keinen Weserbrücke (wird nachgereicht)	.pdf
6	Planungsstand der Fahrradroutenführung im Bereich Osterdeich/ Tiefer	.pdf
7	Richtlinie zur Ermittlung des Gefährdungsrums an Bundeswasserstraßen	.pdf
8	Richtlinie barrierefreie Gestaltung öffentlicher Freiräume	.pdf
9	Hinweise zur Vermeidung von Vogelkollisionen	.pdf
10	Baugrunduntersuchung (wird nachgereicht)	.pdf
11	Formblatt technische Rahmendaten & Materialmengen (wird nachgereicht)	.docx
12	Formblatt Verfassendenerklärung	.docx



## Terminübersicht

<b>08.07.2022</b>	Preisrichtervorgespräch
<b>23.08.2022</b>	Beginn Bearbeitung
<b>26.08.2022</b>	Ortsbesichtigung
<b>30.08.2022</b> 12.00-15.00h	Rückfragenkolloquium als Videokonferenz (MS Teams)
<b>05.09.2022</b> 11.00-12.00h	Einführung in die Nutzung des 3-D Modells als Videokonferenz
<b>06.09.2022</b>	Frist für Rückfragen
<b>22.11.2022</b>	Abgabe
<b>Nov/Dez</b>	Vorprüfung
<b>20.12.2022</b> 10:00 - 19:00 h	Preisgerichtssitzung
<b>Jan/Feb 2023</b>	Durchführung Vergabegespräche
<b>März 2023</b>	Beauftragung

